

GVK Raum Baden und Umgebung

Mobilitätskonferenz 4b Teilraum West (Siggenthal); Fotoprotokoll der Konferenz vom 8. Juni 2024; Sickinga-Festsaal, Kornweg 1, Untersiggenthal, 9:00 – 15:45 Uhr

Beilagen

- Folien-Präsentation MoK4b ([GVK-Raum-Baden-uU-MoK4b \(ag.ch\)](#))
- Kompendium ([2023-05-03-GVK-Raum-Baden-und-Umgebung-Kompendium \(ag.ch\)](#))
- Präsenzliste (vgl. Anhang)

Geht an

- Teilnehmende und Entschuldigte
- Behördendelegation
- Begleitgruppe
- Planerteams

Vorbereitende Unterlagen:

Erstmals haben die Teilnehmenden bereits vor der MoK Unterlagen zur Vorbereitung erhalten. Zusammen mit der Einladung und den Traktanden wurden diese beiden Produkte verschickt:

- zehnteiliges Kompendium zum bisherigen Stand der Arbeiten inklusive eines ersten Überblickes zum regionalen Massnahmenfächer
- Einführungsvideo (5 min) zum Thema "wo wir stehen": Ausgangslage, Planungsrahmen, Einbettung im Prozess.

Begrüssung

Carlo Degelo, Leiter Abteilung Verkehr Departement Bau Verkehr und Umwelt Kanton Aargau, begrüsst die Anwesenden zur vierten Mobilitätskonferenz (MoK 4b-Teilraum West) und bedankt sich für das Engagement aller MoK-Teilnehmenden.

Im Anschluss begrüsst Moderatorin Inger Schjold die Anwesenden. Sie erinnert nochmals an die Regeln, welche zum Gelingen des Prozesses beitragen, und erläutert das Programm im Überblick.

Überblick Projektstand

Carlo Degelo gibt einen Überblick über den bisherigen Planungs- und Partizipationsprozess.

Das Projekt "GVK Raum Baden und Umgebung" haben wir zusammen im September 2022 mit der MoK1 gestartet. Auf Basis der Lagebeurteilung wurden Wünsche bzw. Forderungen mit auf den Weg gegeben, so zum Beispiel: Planbare Mobilität ermöglichen, die Aktivitäten bzw. Standorte Wohnen – Arbeiten – Freizeit gemeinsam denken und die vorhandenen Verkehrsflächen anders aufteilen bzw. den bestehenden Platz besser zu nutzen.

In der Phase Zieldefinition fand Ende Januar 2023 die MoK2 zum Thema Ziele/Erfolgskriterien statt. Einen spannenden zusätzlichen Input leistete die Jugenddelegation mit ihrer Sicht zum Thema Stadt der Zukunft. Die 7 Ziele und deren Kriterien wurden von den MoK-Teilnehmenden insgesamt als realistisch eingeschätzt. Gleichzeitig wurde von den Teilnehmenden angeregt, mutiger zu sein. Besonders die Aspekte MIV reduzieren und ein Miteinander bzw. Verknüpfung der Verkehrsmittel anzustreben erschien wichtig.

Die MoK3 zu den Spielräumen und Lösungsansätzen fand im Juni 2023 statt. Als besonders wichtig für die Entwicklung der Massnahmen wurden Verhaltensänderungen und öV-Tangentialverbindungen genannt. Auf Basis dieser präzisierten Spielräume und Lösungsansätze haben der Kanton und die Planungsteams in den letzten 12 Monaten fast 60 konkrete Massnahmen für die 5 Handlungsfelder erarbeitet.

An den MoK4, die in den drei Teilräumen Mitte, West und Ost stattfinden, geht es um die regionale Einschätzung dieser Massnahmen. Dabei gilt es zu beachten, dass das Spektrum der Massnahmen (Grösse, Kosten, Realisierungszeitraum) sehr weit ist, die Wirkung von lokal bis überregional ausstrahlt und dass lokal bedeutsame Massnahmen nur an der MoK im jeweiligen Teilraum besprochen werden. Ausserdem wurden die Massnahmen unter Berücksichtigung von bestehenden Planungen (Bund, Kanton, Gemeinden) ausgearbei-

tet. Die Mobilitätslösungen werden für den ganzen Raum Baden und Umgebung geplant, also für die EinwohnerInnen und Beschäftigten aus 9 Gemeinden und für den Planungshorizont 2040. Für die Überprüfung der Vollständigkeit des Massnahmenfächers wurde die Machbarkeit stufengerecht überprüft (Arbeitsgruppen öV, Velo und Strassennetz & Betrieb) und von der Behördendelegation für die MoK freigegeben.

Auf der Webseite sind vier vertiefende Faktenblätter aufgeschaltet:

- [aufgenommene und verworfene Ansätze](#)
- [Variantenreduktion Zentrumsentlastung Baden](#)
- [öV-Hauptkorridore](#)
- [Linienführung Velovorzugsrouten Baden-Brugg](#)

Einleitung Massnahmenfächer

Stephan Erne fasst die Erkenntnisse aus der Lagebeurteilung zusammen und erläutert die definierten Ziele für das GVK Raum Baden und Umgebung. Der Massnahmenfächer ist ein Gesamtpaket und für den Zeithorizont 2040. Er ist nach den Handlungsfeldern «Bahn und Bus», Fuss- und Veloverkehr», Strassennetz und Betrieb», «Stadt- und Freiraum» und «Mobilitätsmanagement» gegliedert. Einzelne Massnahmenarten tragen stärker zur Zielerreichung bei als andere – schlussendlich können die Ziele aber nur über das Zusammenspiel aller Massnahmen erreicht werden. Das Gesamtpaket 2040/der Massnahmenfächer besteht aus einer Fülle von verschiedenen Massnahmen aber weder das Tram noch die Zentrumsentlastung sind momentan Bestandteil davon. Die Ziele "flächensparende Mobilität", "Rahmenbedingungen Arbeits- & Bildungsverkehr" sowie «Leistungsfähiges und vernetztes öV-System» werden durch den vorgeschlagenen Massnahmenfächer (ohne ZEL, ohne Tram) vollständig erreicht (Folie 20). Die Ziele „Attraktiver und zukunftsfähiger Lebensraum“, „Velogerechter Raum“, "Stabile Erreichbarkeit für den Autoverkehr" und „Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Orten" können in hohem Masse erreicht werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine ZEL) nicht alle zur vollständigen Zielerreichung nötigen Massnahmen umsetzbar sind. Die Behördendelegation hat eine mögliche Zentrumsentlastung (ZEL) auf zwei Varianten eingegrenzt (Faktenblatt [Variantenreduktion Zentrumsentlastung Baden](#)) und möchte von den Teilnehmenden der MoK 4b ein Feedback zum Thema ZEL generell und zu den beiden ZEL-Varianten. Ausserdem wurde im Planungsprozess festgestellt, dass ein starker öV im Raum Baden und Umgebung bis 2040 auf Bussen aufbauen soll, darüber hinaus sollen Spielräume für eine spätere Tramführung gesichert werden (Faktenblatt [öV-Hauptkorridore](#)).

Neben den über die ganze Region relevanten Themen wurden an dieser MoK im Teilraum West im Rahmen der folgenden Traktanden zusätzlich schwerpunktmässig die verschiedenen Varianten für die Velovorzugsrouten Baden-Brugg (durch Kappelerhof oder über Siggenthaler Feld) vorgestellt und diskutiert. Zudem wurden die Angebotsausbauten durch das Buskonzept (resultierende Taktichten je Abschnitt) im Teilraum detaillierter aufgezeigt. Für die Massnahmen im Veloverkehr, die Aufwertung von Ortsdurchfahrten und die Quartiere der kurzen Wege wurden teilraumspezifische Beispiele präsentiert.

Handlungsfeld Bahn und Bus

Stephan Erne erläutert, welche Ziele mit den Massnahmen im Handlungsfeld Bahn und Bus erreicht werden sollen ([vgl. Folien 26 bis 34](#)) und welche Massnahmen konkret vorgeschlagen werden.

 <p>Verdoppelung ÖV-Angebot und damit auch Aufkommen gegenüber heute ÖV-Anteil steigt von heute 20 % auf 30 % Ziel „Flächeneffiziente Mobilität“</p>	<p>Ist 2019 Zuwachs Trend Zuwachs Ziel</p>  <p>= 2'500 Wege / Tag</p>
 <p>Mehr Busse auf Hauptkorridoren, mehr tangentiale Linien und damit Verteilung Bahnanschlüsse auf mehrere Bahnhöfe</p>  <p>Ziele „Leistungsfähiges und vernetztes öV-System“ und „Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Orten“</p>	<p>Bhf Baden  </p> <p>Bhf Wettingen </p> <p>Bhf Turgi   = 5 Busse / Stunde</p>
 <p>Busse verkehren auf ganzem Liniennetz zuverlässig</p> <p>Ziel „Leistungsfähiges und vernetztes öV-System“</p>	<p>11 neue Busspuren (2 davon elektronisch), Prüfung optimierte Busführung auf weiteren Strecken und an 12 Knoten</p>

Die grössten Wirkungen werden durch den Ausbau des Busangebots auf den Hauptachsen (mindestens 7.5 Minuten Takt im Kern), der tangentialen Buslinie Ehrendingen–Wettingen und der Busbevorzugung (physische oder elektronische Busspur, Knotenoptimierungen) erreicht. Mittlere Wirkungen werden durch die tangentiale Buslinie Wettingen–Dättwil und kleinere Wirkungen durch die tangentiale Buslinie Niederweningen–Nussbaumen–Turgi sowie MIV-öV-Verkehrsdrehscheiben erreicht.

Nachfolgend sind die präsentierten und priorisierten Rückmeldungen der Teilnehmenden zu den Massnahmen im Handlungsfeld «Bahn und Bus» auf die Fragen «Was begrüssen wir?», «Was sehen wir kritisch?» und «Was fehlt?» abgebildet. Die Zahlen auf den gelben Zetteln entsprechen der Anzahl Priorisierungen durch die Teilnehmenden (orange Klebpunkte).

geplantes Angebot mit Taktdichtung und 8
Ausbau Tangentiallinien wird begrüßt!

Massnahmenpaket Bahn+Bus
finden wir sehr gut!

8

Verbessertes Gesamtangebot Bahn + Bus
(Anschlüsse, Tarife, Takt)

8

vereinfachte, attraktive
TARIFGESTALTUNG
Kosten gerecht gestatten (Zonen einteilung anpassen)

Es geht 4

Busbevorzugung ist elementar! 33

⊕ Generelle Busbevorzugung auf
S&P Busspuren

33

BUS-Priorisierung

⊕ BUSBEVORZUGUNG mit
allen Möglichkeiten (Dosisierung (Wieder sign. Hand)
Fair Bahn keine Stelle!

Busbevorzugung

Ausbau P+R 5

⊕ Tangentielle Buslinien 35

Tangentialverbindungen noch stärken:
Ringverbindung Siggensberg

35

Hertenstein - Turgi!

⊕ Tangentialverbindungen
(kurzfristig umsetzen)
→ mehr Pollenmaterial + ...

Tangentiallinie

Quartieranbindung zu
Bushauptachsen stärken 4

Umsteigesituation:
genügend/gedeckte
Velo- und Autoparkplätze 8

8

Bus-prio Siggenthal bedingt
ZEL-Lang^o (aus heutiger Sicht)

22

Baden ist zu attraktiv
FP-Abbau nötig
Regionale Versorgung verbessern
Road-Pricing / Mobility Pricing

11

P+R Turgi: stärken statt schwächen

Turgi BHF = BHF
Siggenthal

20

Herausforderung:
Zuverlässigkeit
Reduktion MIV zwingend nötig

2

Verbindungen häufig und direkt,
ohne Umweg (Bsp. Ussig - Baden ohne
K'dorf, Emmetbaden)

Attraktivität Bus braucht:
- Busvorzugung
- Expresslinien
- Linienführungen prüfen ("selektive" u.a.)

18

Mischverkehr mit Haltestellen
auf Hauptachsen (hemmt den
Verkehrsfluss)

Zu grosser Anteil
an Mischverkehr

15

Attraktivität ÖV steigern:
Preispolitik (attrakt. Tarife)
Schall-Linie US - Baden
US = unterstgfh.

3

Umleitung Bus auf Quertierstrassen }
ist fragwürdig (konkret Velo) 🚗🚗🚗

Knoten Martinsberg/Felsen optimieren 4
(Durchgehende Busprior. Rf. Paden) 🚗🚗🚗

VDS Heitersberg von Rinsdorf (Dörten)
gültig erschließen.

Die wichtigsten 3 Hinweise aus der MoK 4b-Teilraum West zum Handlungsfeld Bahn und Bus:

- Tangentiale Buslinien gut, stärken, schnell umsetzen
- Durchgehende Buspriorisierung ist für stabilen und zuverlässigen Betrieb mit dichtem Takt elementar
- Buspriorisierung im Siggenthal bedingt ZEL_lang(+)

Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr

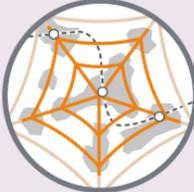
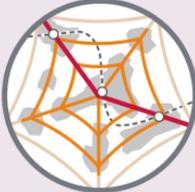
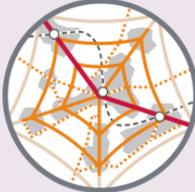
Stephan Erne erläutert, welche Ziele mit den Massnahmen im Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr erreicht werden sollen (vgl. Folien 37 bis 51) und welche Massnahmen konkret vorgeschlagen werden.“

 **Ausbau Veloangebot führt zu mehr Veloverkehr**
Velo-Anteil steigt von heute 6 % auf 10 %
Ziel „Flächeneffiziente Mobilität“

 Ist 2019 Zuwachs Trend Zuwachs Ziel

 = 2'500 Wege / Tag

 **Direktes, durchgehendes, sicheres und attraktives Veloroutennetz in 3 Stufen**
Ziel „Velogerechter Raum“

Haupttrouten: Die Basis	Vorzugsrouten: Das Premium-Produkt	Nebenrouten: Die Ergänzung	Abstellplätze: Für Zielorte
			

Die grössten Wirkungen werden durch die Behebung der Schwachstellen auf den Hauptverbindungen und Vorzugsrouten erreicht, mittlere Wirkungen durch die Behebung der Schwachstellen auf Nebenverbindungen und Fussverkehrsmassnahmen (durch Gemeinden), kleinere Wirkungen durch Veloabstellanlagen.

Nachfolgend sind die präsentierten und priorisierten Rückmeldungen der Teilnehmenden zu den Massnahmen im Handlungsfeld "Fuss- und Veloverkehr" dargestellt. Die Zahlen auf den gelben Zetteln entsprechen der Anzahl Priorisierungen durch die Teilnehmenden (blaue Klebpunkte).

VVR Durchgängigkeit ^{Novau}
→ Variante Kappelerhof

34

Variante Kappelerhof mit Kirchweg

Kappelerhofroute bevorzugen

VVR über Kappi
+ Anbindung u. Aaretal

VVR - Variante ① mit Kirchweg HR Kappi
(Veloschnellverkehr)

VVR Kappi Wildenschich zu steil
- Radstreifen beide min 2m!

VVR Kappi + Ausbau Kirchweg

VVR hat na Kappi nicht Platz nach Norm,
wird aber priorisiert

Variante Nord / Feld: offene Progel
- Buchenstrasse, Vorfahrtregelung
- Teerstrasse über Feld; Variante light

Kirchweg als durchgehende
'sichere Velohauptroute' ausbauen

24

Unabhängig von VVR: Haupttrouten ausbauen!

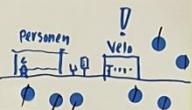
17

Sofortmassnahmen
schnell umsetzen bis 12/24

40

1. Prio: Sofort-Massnahmen
zur raschen, lokalen Verbesserung
der Sicherheit → Quick Wins

Veloparkiersysteme
Standard erhöhen + auch
(Achse) bei Bushalt



8

techn. Hilfen für Gelände zu überwinden, kurze Wege, B'hof mehr gedeckte Plätze, etc.

B+R

ANGEMESSEN PARKIERUNG
KURZE WEGE

Verbindung Baden - Unteres Aargau
Option: Leinweg

9

Anbindung unteres Aargau (PS) auf
jeden Fall Zwingli

Lein und kommunale Hauptstrassen
Priorität erstellen

ZEL lang + für attraktiven
Freiraum des Dorfes

25

VVR durch Siggenthal ABER Quartier-
Verträglich

6

Quartierverträglichkeit
von VVR

Sichere + Durchgängige
Veloverbindungen

Knoten sicherer¹²
Oberriethaler Brücke

12

KNOTENAUSBAU PRAORISIEREN

Sichere und genug Veloabstellanlagen
nötig

8

Viele Einzelmaßnahmen
große Wirkung
→ Verantwortung kommunal

Längsvernetzung zwischen
Innertal und Mürenalpe

Fussverkehr
- Aufwertung Querung Kemtousstr.
Innersofth

6

Fusswege als ÖV Zubringer
mehr Engagement Lantre gefordert

Die wichtigsten Hinweise aus der MoK 4b-Teilraum West zum Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr:

- Sofortmassnahmen, rasche lokale Verbesserungen nötig, Quick wins
- Velovorzugsroute VVR über Kappelerhof
- ZEL_lang (+) für attraktiven Freiraum in Dörfern
- Kirchweg als durchgehende, sichere Veloroute
- Knoten sicherer machen, z.B. Obersiggenthaler Brücke
- Unabhängig von VVR, Hauptrouten ausbauen
- Veloanbindung Unteres Aaretal wichtig
- Gute Veloabstellanlagen, sicher, genug, auch an Bushaltestellen

Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb

Stephan Erne erläutert, welche Ziele mit den Massnahmen im Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb erreicht werden sollen (vgl. Folien 54 bis 60) und welche Massnahmen konkret vorgeschlagen werden.



Nur so viel Verkehr auf dem regionalen Strassennetz zulassen, wie verarbeitet werden kann

Ziel „Stabile Erreichbarkeit für den MIV“





Kapazitäten für Autoverkehr insgesamt nicht erhöhen

Ziel „Flächeneffiziente Mobilität“

- Generell Verzicht auf Kapazitätsausbauten
- Falls trotzdem nötig: Abbau Kapazitäten in entlasteten Bereichen



Kritische Knoten optimieren, so dass mehr Menschen darüber fahren können

Ziele „Leistungsfähiges und vernetztes öV-System“ und „Stabile Erreichbarkeit für den MIV“

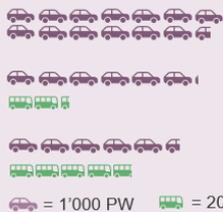


15'000 Zupendelnde in
Innenstadt von Baden

Alle mit Auto

Anteile 2019

Ziel 2040



= 1'000 PW = 20 Busse

Grosse Wirkungen werden sowohl durch die Ausweitung des Verkehrsmanagements als auch durch die Optimierung an kritischen Knoten erreicht. Massnahmen zur Vermeidung bzw. Verlagerung von Staus sind nicht nur positiv für den Autoverkehr, sondern auch für die räumliche Qualität und Entwicklung in Ortszentren, für die Bevorzugung des öV sowie für den Veloverkehr an stark belasteten Knoten.

Nachfolgend sind die präsentierten und priorisierten Rückmeldungen der Teilnehmenden zu den Massnahmen im Handlungsfeld "Strassennetz und Betrieb" dargestellt. Die Zahlen auf den gelben Zetteln entsprechen der Anzahl Priorisierung durch die Teilnehmenden (grüne Klebpunkte).

The image shows a board with several handwritten sticky notes in pink and yellow, each with green dots representing priority points. The notes are as follows:

- Top left (pink):** "ZEL Richtplandringzug zwingend", "Fokus auf andere Massnahmen", "Keine ZEL: alle andern Massnahmen schneller + umfangreicher", "ABER: Falls doch ZEL: zeitl. Verzögerung". Yellow sticker with "14".
- Top right (pink):** "ZEL lang + subito inkl. ZEL kurz als Zubringer", "ZEL lang + mit zusätzlichem Anschluss Siffenthaler Brücke". Yellow sticker with "27".
- Bottom left (pink):** "ZEL kurz = No 60", "ZEL LANG + oder KEIN ZEL". Yellow sticker with "21".

GVK_Raum_Baden_und_Umgebung_Fotoprotokoll_MoK4b_20240608

KEIN ZEL

Fokus: Massnahmen sofort und mit Energie umsetzen!
Folge → kein ZEL
kein ZEL für 20% Durchgangsverkehr

74

KEINE ZEL!

Wenn ZEL → keine automatische Realisierung
nur langfristig → ZEL lang (+)

74

Wenn ZEL, dann ZEL lang +
aber erst nach Eiführung Pflaster/Bus-

ZEL LANG +

Dilemma: US nur ZEL lang + sehr teuer
OR " " "
⇒ bringt Baden zu wenig

ZEL lang (+)
→ Ortsdurchfahrten
→ Platz schaffen
⇒ Massnahmenfähigkeit! → Siedlungsvorläufer

ZEL lang plus in Massnahmenfächer (2040) aufnehmen

Verkehrsmanagement
nötig/ansetzen

74

Verkehrsmanagement / Dosierung für Innenbereich gut, aber der Stau bleibt in der Region.

Pflöhrung wie vorgekollt gut
Busverkehr attraktiv

BK Ost: kurzfristige MASSNahmen priorit.

24

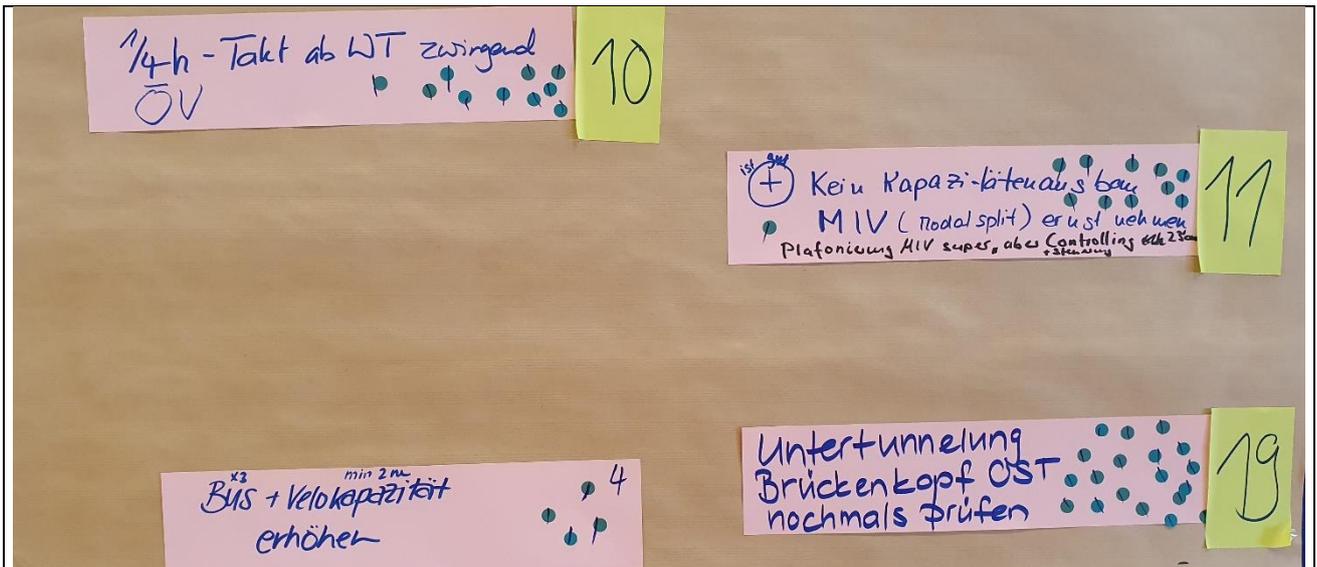
Brückenkopf Ost
Optimierungen rasch ansetzen

Brückenkopf Ost gut angeordnet;
Velounterführung positiv

Brückenkopf Ost
gute Variante für Velo (sep. Bäder) + ÖV
inkl. Unterbrück linksabbieger

Kurzfristige fehlen an
Brückenkopf Oberjessenthal

Perm. Einbahn kritisch
opt. z.B. Drehende Fahrtrichtung



Die wichtigsten Hinweise aus der MoK 4b-Teilraum West zum Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb:

- ZEL_lang + subito inkl. Anschluss bei Siggenthalerbrücke
- Brückenkopf Ost, MIV-Optimierung rasch umsetzen, Velo gut
- ZEL_kurz = no-Go; entweder ZEL_lang + oder dann keine ZEL
- Brückenkopf Ost, MIV-Bypass Nord-Süd nochmals prüfen
- Verkehrsmanagement gut, umsetzen
- Alle GVK-Massnahmen mit voller Energie umsetzen (ohne ZEL), ZEL aber als langfristige Option in Richtplan
- Alle GVK-Massnahmen mit voller Energie umsetzen (ohne ZEL), keine ZEL, auch nicht als langfristige Option

Handlungsfeld Stadt- und Freiraum sowie Mobilitätsmanagement

Stephan Erne erläutert zuerst, welche Ziele mit den Massnahmen im Handlungsfeld Stadt- und Freiraum und anschliessend die Ziele, welche mit dem Handlungsfeld Mobilitätsmanagement erreicht werden sollen ([vgl. Folien 63 bis 76](#)) und welche Massnahmen konkret vorgeschlagen werden.

Handlungsfeld Stadt- und Freiraum

Ortsdurchfahrten trotz Verkehr als attraktive Lebensräume gestalten

Ziel „Attraktiver und zukunftsfähiger Lebensraum“

> 20'000 Fz/d  → Mit ZEL tlw. < 20'000 Fahrzeuge / pro Tag

> 15'000 Fz/d 

> 8'000 Fz/d 

< 8'000 Fz/d 

Ortszentren mit vielfältigen Nutzungen (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Freizeit) in fussläufiger Distanz schaffen (Quartiere der kurzen Wege)

Ziel „Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Orten“

+ ca. 8'000 - 14'500 Pers. (EW und AP) bis 2040

Hohe Dichte an zentralen Orten (Baden, Wettingen, Nussbaumen) → Grosses Verlagerungspotential vom MIV auf FVV bei attraktiven, beschatteten Verbindungen

1 Km in 10 - 15 Min. 

5 Km in 15 - 25 Min.

Die Aufwertung verschiedener Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen innerorts) erzeugt grosse Wirkungen vor allem für deren Qualität als Lebensräume, unterstützt aber auch die Aktivierung der Siedlungspotentiale und die Schaffung besserer Veloverbindungen. Quartiere der kurzen Wege aktivieren ebenfalls Potentiale für Innenentwicklung und bringen höhere Anteile Fuss- und Veloverkehr.

Handlungsfeld Mobilitätsmanagement

Anreize für einen höheren öV- und FVV-Anteil und weniger ausgeprägte Spitzen im Pendlerverkehr setzen

Ziele „Flächeneffiziente Mobilität“ sowie „Rahmenbedingungen Arbeits- und Bildungsverkehr“

 6 7 8 9

Parkplatzangebot steuern und in Zentren reduzieren, Verzicht auf Parkplätze erleichtern, öffentliche Parkplätze einheitlich bewirtschaften

Ziele „Flächeneffiziente Mobilität“ und „Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Orten“

Öffentliche Parkplätze in Innenstadt von Baden

 4'800 Plätze in Parkhäusern

 800 oberirdische Parkplätze

Reduktion Zielverkehr um 10 % → Entspricht einem um 560 Parkplätze reduzierten Bedarf

Massnahmen aus dem Bereich Mobilitätsmanagement sind zwingend, um die angestrebte Verlagerung vom MIV auf öV sowie Fuss- und Veloverkehr zu erreichen (Ziel „Flächeneffiziente Mobilität“). Damit werden auch Staus reduziert und so die Zuverlässigkeit des MIV erhöht. Das Ziel „Rahmenbedingungen Arbeits- und Bildungsverkehr“ wird dank der Massnahmen vollständig erreicht.

Nachfolgend sind die präsentierten und priorisierten Rückmeldungen der Teilnehmenden zu den Massnahmen in den Handlungsfeldern "Stadt- und Freiraum" sowie "Mobilitätsmanagement" dargestellt. Die Zahlen auf den rosa Zetteln entsprechen der Anzahl Priorisierungen durch die Teilnehmenden (rote Klebpunkte).

KI Nutzen für Verpätung im ÖV
wie Google Maps beim PV 1

Sharing als Werkzeug
gegen Stahzeug 7

P - Bewirtschaftung 2
Muss genügend Kundfrequenz zulassen

BNO muss nachhaltiges
Bauen unterstützen (Parkplätze, Gemeinschaftsflächen, Freizeitanlagen.....) 11

Parkplatzreduktion
- Management (Gewerke, Behindertengerechtigkeit)
- Pflichtvorschriften BNO
Parkplatzersatzpflicht
revidieren nach unten

32

Wenigere, dafür teurere Parkplätze 32

Umsetzen schnell + bindend 26

26

Konzepte gut, müssen zügig
realisiert werden

Massnahmen vorschläge
in der Übersicht OK!

Knacknapp
Freizeit-Verkater

Zentrumsverdichtung gut für
kurze Wege und Ansiedlung von
Firmen 15
Wille zur Verdichtung an zentralen Orten
(kurze Wege)

15

Mobilitätsmanagement
erforderlich / Finanzierung?

Tempo 30 auf Kantonsstr.¹⁸
Ortsdurchfahrt.

18

Tempo 30 auch auf Hauptstrassen innerorts

⊕DF → Tempo Regime
Änderungen zulassen

Anreize statt Verbote von Firmen
ffü. ihren Mitarbeitern (Mobilitätsbonus)

8

Ortsdurchfahrten
gestaltet wichtig
→ Rahmenbedingungen schaffen

Attraktive Ortsdurchfahrten ja,
aber Verkehrsorientierung beibehalten
(Unterführungen beibehalten)

Strassenraum mit Fokus
Fussverkehr verbessern längs + quer

4

Mehr Anreize fürs Umsteigen vom
MIV zu ÖV / Velo
(z.B. "Mobility-Bonus", gleichzeitig wenn Fortbewegung
verschärft wird...)

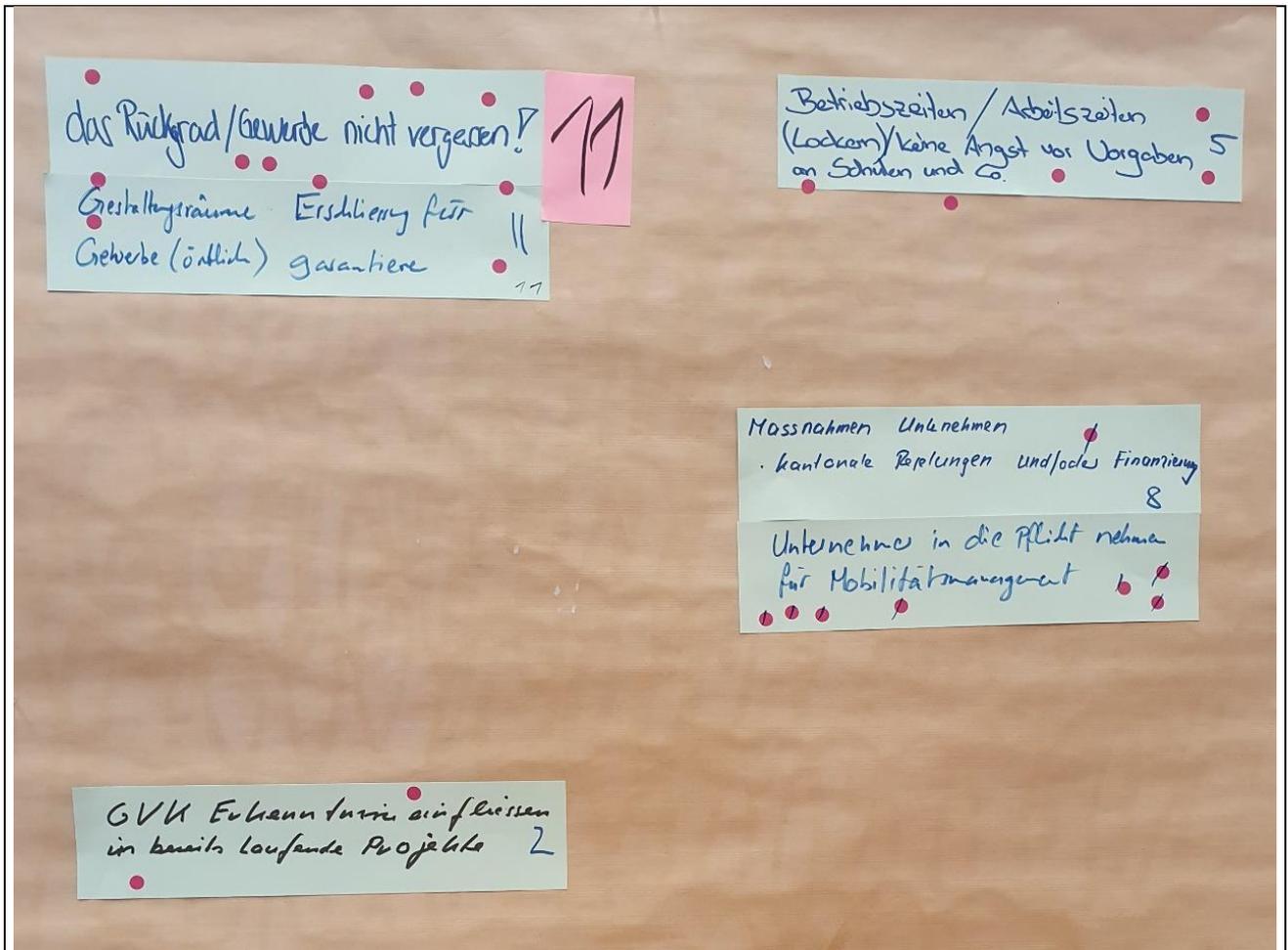
4

Leitlinien für NP vom Kanton
→ sehr lange Durchlaufzeiten

5

Private Gärten bei Begrünung
einbeziehen

11



Die wichtigsten Hinweise aus der MoK 4b-Teilraum West zu den Handlungsfeldern Stadt- und Freiraum sowie Mobilitätsmanagement:

- Parkplatzbewirtschaftung, Parkplatzreduktion im Zentrum ist gut; einheitliche Bewirtschaftung, Parkplatzerstellungspflicht reduzieren
- Konzepte der beiden Handlungsfelder (HF) sind gut, schnell und verbindlich umsetzen
- Tempo 30 auf Kantonsstrassen zulassen
- Wille für Verdichtung in Zentren für Quartier der kurzen Wege
- BNO muss mehr Vorgaben machen für nachhaltiges Bauen (Abstellplätze, Gemischtzonen, Freiflächen...)
- Private Gärten für Begrünung ODF miteinbeziehen
- Für Firmen: Anreize statt Verbote (Mobilitätsbonus...)
- Mehr Sharing, statt Stehzeug
- Ortsdurchfahrten (ODF) sind wichtig, Verkehrsorientierung beibehalten

Ausblick und Abschluss

Carlo Degelo erklärt, dass die Massnahmen nun priorisiert werden (Umsetzungsplanung) und dass nach dem Beschluss des Grossen Rats zum ganzen GVK auch eine Umsetzungskontrolle und Wirkungskontrolle startet. Zudem erläutert er die nächsten Schritte.

- Mobilitätskonferenzen (MoK 4) in dem dritten Teilraum:
 - Ost (Wettingen, Neuenhof, Killwangen) Samstag, 15. Juni 2024
- Online-Partizipation mit interaktiver Karte
 - Montag, 24. Juni bis und mit Sonntag, 14. Juli 2024
- Mobilitätskonferenz (MoK 5), Samstag, 7. Dezember 2024
- Abschluss Phase 4, Beschluss BDel September 2024
 - Aufnahme Rückmeldungen MoK 4 und ePartizipation, Diskussion in Begleitgruppe
 - Anpassungen Massnahmenkonzept GVK Raum Baden und Umgebung 2040 und darüber hinaus
- Phase 5 Umsetzungsplanung (Monitoringkonzept, Finanzierung, Zuständigkeiten)
 - Beschluss in der BDel im November 2024
 - MoK 5 am 7. Dezember 2024
 - Beschlüsse der 9 Stadt- bzw. Gemeinderäte Q1 2025
- Richtplanverfahren und bilaterale Planungsvereinbarungen mit Gemeinden und Kanton
 - Beschlüsse der 9 Stadt- bzw. Gemeinderäte 2025 / 2026 (nach öffentlicher Anhörung)
 - Beschluss Grosser Rat 2025 / 2026
 - Unterzeichnung Planungsvereinbarungen 2026

Carlo Degelo bedankt sich herzlich bei allen Teilnehmenden für die engagierte Mitarbeit und schliesst die Konferenz.